

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2004-2005

3 maart 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Eloi Glorieux en Rudi Daems –

betreffende de beperking van de overlast veroorzaakt door zwaar wegvervoer in woonkernen

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er is een overmaat aan zwaar vrachtverkeer in Vlaanderen. Dat heeft alles te maken met de keuze van het beleid om van Vlaanderen één groot distributieland te maken. Vlaanderen moet de logistieke draaischijf worden voor heel Europa. Maar men vergeet wel dat er hier ook nog mensen wonen en dat er sowieso al ruimte te kort is. Ons gewest is bovendien dichtbevolkt en de bewoning is zeer gespreid, zodat vrachtverkeer zeer dikwijls door of dicht bij woonkernen passeert, met alle gevolgen van dien: hinder door lawaai, trillingen, verkeersongevalligheid.

De laatste tijd staat ook de luchtvervuiling die veroorzaakt wordt door wegverkeer, steeds meer in de kijker. Er wordt daarbij steeds meer aandacht gevraagd voor de uitstoot van kleine deeltjes (onder meer dieselroetdeeltjes), die diep doordringen in de longen en die aanleiding geven tot aandoeningen van de luchtwegen, maar ook tot hart- en vaat-aandoeningen. Vooral de uitstoot van schadelijke stoffen door vrachtwagens (dieseldampen) is bijzonder kwalijk. De geregelde uitstoot van dergelijke hoeveelheden kankerverwekkende stoffen op plaatsen waar mensen leven, en waar ook geregeld kwetsbare groepen daaraan blootgesteld worden (kinderen, ouderen, enzovoort) is in feite niet verantwoord.

Gezien de voorgeschiedenis van decennia wanbeleid op dit gebied, is het bijna onmogelijk om alle vormen van overlast compleet te vermijden. Vrachtverkeer is een economische noodzaak en in veel gevallen is het kwaad al lang geleden geschied en zitten we met slecht gelegen winkelcentra, kmo-zones, enzovoort. Desondanks is het juist door die Vlaamse realiteit absoluut noodzakelijk om de leefbaarheid van woonkernen maximaal te beschermen, waar dit – met enige redelijkheid – nog kan. Daarbij is het de bedoeling de trends te verleggen: voortaan welafgewogen keuzes te maken op het vlak van de ruimtelijke ordening in het geval van nieuwe industrieterreinen of vestigingen en ruim voorrang te geven aan de modi water en spoor. De integratie van productieprocessen en het dicht bij elkaar houden van productie en consumptie zijn essentiële basisvoorwaarden. De kosten van het vervoer zullen daarbij een doorslag-

gevende rol spelen: een groot deel van de kosten wordt nog steeds afgewenteld op de gemeenschap en die kosten zouden moeten worden geïnternaliseerd.

Daarbij wil dit voorstel van resolutie zeker niet de vrachtwagenchauffeurs zelf viseren. Zij zijn mee slachtoffer van het systeem. Zij worden gedwongen tot snelle leveringen, kortere routes, maximale ladingen, zo lang mogelijk rijden, enzovoort. Voorbeelden van truckers die zwaar getraumatiseerd zijn omdat ze een zwakke weggebruiker hebben aangereden, zijn legio. De transportfederaties beseffen dit maar al te goed en zoeken actief mee naar oplossingen, zoals voor het vermijden van blinde-hoekongevallen. De verantwoordelijkheid voor overbelading, het niet-naleven van rusttijden, te snelle levertijden moet dan ook in eerste instantie gelegd worden bij de beladers en de opdrachtgevers.

Het is zeker ook geen oplossing om nieuwe wegen voor vrachtwagens aan te leggen. Als uitzonderlijk zou moeten worden beslist om toch nog ontlastingswegen aan te leggen, mag alleen het element vrachtverkeer lokaal niet doorwegen. Juist om dat te vermijden en een zuivere discussie te krijgen over de plaatselijke mobiliteitsstromen, moet voor het vrachtverkeer naar meer structurele oplossingen gezocht worden, waar mogelijk op bovenlokale schaal.

Commentaar bij de onderdelen*Eerste streep:*

- 1° Het verminderen van nodeloze vervoersstromen is de allereerste voorwaarde om de druk van zwaar wegverkeer te verminderen. Daarom wordt dat ook duidelijk als eerste aandachtspunt genoemd.
- 2° Dit is de belangrijkste doelstelling van dit voorstel van resolutie: zwaar verkeer zoveel mogelijk weren uit de bebouwde kom. Uiteraard zal dat niet altijd mogelijk zijn, maar het principe stellen is belangrijk.
- 3° – 4° De invoering van een categorisering voor het vrachtverkeer kan tegemoet komen aan de behoefte die veel mensen voelen om de eigen woonomgeving vrij te houden van zwaar vrachtverkeer met het oog op de leefbaarheid.

Vormen van sluipverkeer of ontwijkverkeer van vrachtwagens (wegens kortere afstanden of om tijd te winnen wegens de congestie op de hoofdassen) moet fors ontraden worden. Het just-in-time-principe dat de winstmarges in de transportsector bepaalt, mag niet verhaald worden op de leefbaarheid en de veiligheid van lokale leefgemeenschappen. Als men op vooraf bepaalde wegen geen zwaar vrachtvervoer toelaat, kan bij de heraanleg van wegen ook een overdimensionering ten behoeve van vrachtwagens vermeden worden. In feite zouden dergelijke keuzes ten aanzien van het vrachtverkeer vervat moeten zitten in de scenario's duurzaam mobiliteitsbeleid waarvan wordt uitgegaan bij het opstellen van een oriëntatienota of mobiliteitsplan. Anderzijds moeten we ons geen illusies maken. Twee derde van het vrachtverkeer blijkt plaats te vinden over een afstand van minder dan 50 km. Het echte lange-afstands-vrachtverkeer (meer dan 150 km) zou maar een 14% uitmaken van de vervoersstroom.

Aangezien hoe dan ook een uitzondering zal moeten worden gemaakt voor lokaal bestemmingsvrachtverkeer, zal een groot aantal vrachtwagenritten niet kunnen worden voorkomen. Wel kunnen die via tal van extra maatregelen verder geregulariseerd worden. Op termijn zou het evident moeten worden dat binnen de bebouwde kom enkel lichtere trucks of bestelwagens (lieft ook met aangepaste snelheidsbegrenzing) toegang hebben binnen een bepaald tijdsvenster. Sommige oplossingen om het vrachtverkeer te verminderen zullen weer andere problemen veroorzaken (zoals toenemend ruimtebeslag): bijvoorbeeld als men kiest voor grotere magazijnen in of vlak bij woongebieden (in plaats van rondrijdende magazijnen) of indien men werk maakt van logistieke voorzieningen (zoals overslagcentra aan de rand van steden).

Stimuli voor gemeenten kunnen worden uitgewerkt via een aparte module bij het mobiliteitsconvenant.

Een concreet model voor het opzetten van partnerschappen tussen lokale besturen en distributie wordt al toegepast in Engeland op voorstel van het ministerie van vervoer, de zogenaamde 'Freight Quality Partnerships'.

5° In een aantal doortochten door kernen is het aandeel van zwaar vervoer bijzonder hoog. Zowel uit tellingen die uitgevoerd werden in het kader van de objectieve behoefteanalyse, als uit de resultaten van het verkeers- en vervoersmodel Vlaanderen, blijkt dat er verscheidene wegen zijn waar 10 tot 20% en meer zwaar vervoer in doortocht is. Als men het openbaar vervoer en lokaal vrachtvervoer buiten beschouwing laat, gaat het meestal om ontsluitingsroutes van grotere industriegebieden naar autosnelwegen. In sommige gevallen is er geen alternatief en kan men enkel maximale beveiligingsmaatregelen nemen (snelheidsbeperking, organisatie van de doortocht, fietssluisen aan kruispunten en dergelijke).

6° Uiteraard moeten we voorkomen dat door het opstellen van een vrachtwagen-routeplanning in de ene gemeente, de overlast afgeschoven wordt op een andere gemeente. Ook in dat verband moeten we ons hoeden voor het beruchte NIMBY-syndroom. Bovenlokaal overleg (tussen buurgemeenten) en een toetsing aan het oordeel van de provinciale auditcommissies zijn dus wenselijk.

7° Uiteraard is het niet de bedoeling om bestaande problemen met doortochten gemakshalve op te lossen door de aanleg van nieuwe omleidings- of ringwegen die vooral bestemd zijn voor vrachtwagens of zelfs heuse vrachtwagenwegen (wegen uitsluitend bestemd voor vrachtwagens, zoals recent soms wordt voorgesteld). Gezien de schaarse open ruimte in de meeste gemeenten, houdt dit evenzeer een aantasting in van de algemene leefbaarheid. Nieuwe (omleidings)wegen hebben overigens de neiging snel dicht te slibben en genereren juist meer (vrachtwagen)verkeer.

8° Het mobiliteitseffectenrapport (MOBER) vindt stilaan ingang in de ruimtelijke afweging. Maar daarbij wordt nog te weinig het noodzakelijke onderscheid gemaakt tussen gewoon personenverkeer en vrachtverkeer, dat toch veel meer hinder met zich meebrengt.

9° Ook hier ontstaat opnieuw het gevaar dat een hinderprobleem gecompenseerd wordt door een nieuw ruimtebeslag. Anderzijds zijn er voldoende onbenutte parkeerplaatsen op de stille momenten (weekends, 's nachts) om een alter-

natief te vinden voor het parkeren van zware trucks in woonzones.

Tweede streep:

1° Bepaalde vormen van sluipverkeer worden gegenereerd door een slechte bewegwijzering, vrachtwagens die hun weg zoeken door nabijgelegen dorpskernen. Hoewel dit waarschijnlijk een klein aandeel van de totale vervoersstroom zal zijn, kan een goede bewegwijzering op bepaalde plaatsen wonderen doen. Een uniforme bewegwijzering over het hele land, kan ook behulpzaam zijn. Als tegelijk de doortocht van vrachtwagens buiten de bewegwijzerde routes fors bemoeilijkt wordt, zal de stimulans groter worden om de wegwijzers te volgen. De federale overheid kan door een aangepaste bewegwijzering of door aangepaste GPS-systemen voor vrachtwagens vermijden dat sluipverkeer van vrachtwagens door kernen in de hand gewerkt wordt.

2° – 3° De beperking van zwaar wegvervoer in woonkernen is vooral een opdracht voor het gewest en de gemeenten. De gemeenten kunnen nu al voor straten een tonnenmaatbeperking invoeren via het verbodsbord C21. De toepassing van het bord kan beperkt worden door een onderbord. Maar de tekst op deze onderschriften (bijvoorbeeld 'uitgezonderd plaatselijk verkeer') is dikwijls voor interpretatie vatbaar. Beter formuleringen zijn 'uitgezonderd plaatselijke bediening en openbaar vervoer' of 'uitgezonderd laden en lossen'. Nog strikter is een onderschrift als 'uitgezonderd vergunninghouders' (nu bijvoorbeeld toegepast voor jaagpaden). De invoering van een vergunningensysteem zal allicht op meer weerstand stuiten. Maar bij blijvende betwisting is dat misschien de enige oplossing. Hoewel de gemeente dan natuurlijk ook duidelijke criteria moet hanteren voor wie al dan niet een vergunning krijgt. De federale overheid kan mee belangrijke randvoorwaarden creëren, mits ze haar wegencategorisering afstemt op die van de gewesten en er ook voor de rest zoveel mogelijk gecoördineerd wordt.

4° Uit de cijfers van het NIS (Nationaal Instituut voor de Statistiek) blijkt dat de meeste (dodelijke) ongevallen met vrachtwagens gebeuren buiten de bebouwde kom. In die zin zou het afleiden van vrachtwagens ook ongewenste neveneffecten

kunnen hebben. Een specifieke regelgeving voor vrachtwagens buiten de bebouwde kom, zeker op secundaire wegen, waar ze eigenlijk niet echt thuishoren, kan dan wenselijk zijn. Anderzijds gebeuren er ook vele ongevallen binnen de bebouwde kom. Vrachtwagens zoveel mogelijk uit de bebouwde kom houden en voor de rest de snelheid intomen buiten de bebouwde kom, lijkt de meest voor de hand liggende oplossing.

5° – 6° – 7° – 8° De routes controleren die vrachtwagens volgen, is bijna ondoenbaar. Belangrijk is dat het wel achteraf kan gebeuren, doordat men bepaalde trajecten kan gaan traceren. De prioriteit in het kader van een verkeersveiligheidsbeleid moet gaan naar het tegengaan van overdreven snelheid van vrachtwagens op secundaire wegen en zeker in de bebouwde kom.

Derde streep:

Uiteraard stopt dit probleem niet aan de grenzen. Meer zelfs, vooral aan de grenzen treedt veel sluipverkeer door kernen op om te besparen op wachttijden aan grensovergangen. De problematiek kan ten gronde aangekaart worden tijdens een Europese top over verkeersveiligheid en mobiliteit.

Vierde streep:

Recente acties van vrachtwagenchauffeurs hebben duidelijk gemaakt dat ook deze mensen dikwijls meer slachtoffer dan veroorzaker zijn. Voor zover mogelijk moet over nieuwe afspraken en regelgeving met hen overlegd worden.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering om:

- in overleg met de provincie- en de gemeentebesturen:

1° een ruimtelijk beleid te voeren dat nodeloze vervoersstromen voorkomt en duidelijk voorrang geeft aan vervoer over het water, via pijpleidingen en per spoor, onder meer bij de locatie van bedrijventerreinen en de vestiging van distributiecentra;

2° alle maatregelen te treffen om de leefbaarheid van de woonkernen te versterken door zwaar wegvervoer zoveel mogelijk te weren uit de bebouwde kom, maar daarbij een uitzondering te maken voor lokale distributie en het openbaar vervoer;

3° daartoe werk te maken van een categorisering van wegen voor zwaar wegvervoer door:

a) in principe geen doorgaand zwaar wegvervoer toe te laten op lokale wegen;

b) een selectie te maken van secundaire wegen waar zwaar wegvervoer verboden wordt;

c) een selectie te maken van secundaire wegen waar vrachtvervoer aan bepaalde beperkingen wordt onderworpen, zoals tonnenmaatbeperking, lengte, breedte of hoogte van de voertuigen met inbegrip van de lading, soort van de lading (gevaarlijke stoffen), maximale aslast;

d) op gewestelijke en provinciale schaal een routeplanning te maken voor de bestaande stromen van zwaar wegvervoer met het oog op een optimale benutting van hoofdwegen en primaire wegen en een minimale selectie van (bestaande) secundaire wegen voor doorgaand zwaar wegvervoer, rekening houdend met poorten, belangrijke economische knooppunten en grensovergangen;

e) op lokaal vlak een vergelijkbare routeplanning te maken, rekening houdend met de bestaande (lokale) bedrijventerreinen en de noodzakelijke aanleveringsroutes voor distributieverkeer;

4° stimuli aan te bieden aan gemeenten en transportbedrijven die een (onderlinge) overeenkomst tot stand brengen om de hinder door lokaal distributieverkeer te beperken door een of meer van de volgende instrumenten:

a) een vermindering van het aantal leveringen, eventueel gekoppeld aan een vergoeding voor meer opslagruimte;

b) de toewijzing van beperkte venstertijden voor leveringen;

c) de toewijzing van leveringsroutes;

d) de vestiging van lokale overslagpunten;

e) de overschakeling op kleinere bestelwagens;

5° stimuli aan te bieden aan gemeenten die de stromen van zwaar wegvervoer op hun grondgebied (vrachtwagentellingen) onderzoeken;

6° stimuli aan te bieden voor het opnemen van een routeplanning voor zwaar vrachtverkeer in lokale mobiliteitsplannen, mits dat gebeurt in overleg met de naburige gemeenten en mits dat voorgelegd wordt aan de provinciale auditcommissies;

7° investeringen in doortochtprogramma's voortaan afhankelijk te maken van het bestaan van een lokale routeplanning voor doorgaand zwaar verkeer;

8° voor de locatie van nieuwe bedrijventerreinen of voor de vestiging van distributiecentra die zwaar vrachtverkeer kunnen genereren, een mobiliteitseffectenrapport (MOBER) met een beschrijving van de verwachte stromen en routes van zwaar vrachtverkeer verplicht te stellen;

- 9° een gecoördineerd beleid te ontwikkelen om het langparkeren van vrachtwagens in woonkernen en woonbuurten (bijvoorbeeld in het weekend of 's nachts) zoveel mogelijk tegen te gaan, bijvoorbeeld door – indien nodig en gewenst – te zorgen voor specifieke zones daarvoor buiten de bebouwde kom;
- in overleg en samenwerking met de federale overheid:
 - 1° te zorgen voor een aangepaste en uniforme bewegwijzering of GPS-systemen voor zwaar vrachtvervoer, om te vermijden dat zware vrachtwagensodeloos door woonkernen rijden en om het gebruik van alternatieve routes (waarbij minder hinder veroorzaakt wordt) te bevorderen;
 - 2° de wegcategorisering die uitgewerkt is in het kader van het federale verkeersveiligheidsbeleid, zoveel mogelijk af te stemmen op de weghierarchie zoals die vastgelegd is in het RSV, maar daarbij ook expliciet aandacht te besteden aan de onverenigbaarheid van functies, zoals de functie zwaar wegverkeer en de verblijfsfunctie (woonzones, schoolomgevingen, enzovoort);
 - 3° aanvragen van gemeentebesturen bij de federale overheid in het kader van de federale voogdij op de aanvullende reglementen, om vrachtverkeer (uitgezonderd plaatselijk verkeer) te weren uit de bebouwde kom, binnen dit kader en in onderling overleg te behandelen;
 - 4° waar nodig, snelheidslimieten voor vrachtwagens boven een bepaalde tonnenmaat te bepalen op primaire of secundaire wegen;
 - 5° te werken aan een doorgedreven handhavingsbeleid, met voorrang voor:
 - a) snelheidscontroles;
 - b) tonnenmaten;
 - c) tijdscontroles;
 - d) routecontroles, bijvoorbeeld via vrachtbrieven, on-boardrouteplanners of zwarte dozen;
- 6° het inhaalverbod voor vrachtwagens zoveel mogelijk te veralgemenen op hoofdwegen en op primaire wegen en een absoluut inhaalverbod in te voeren op secundaire wegen;
- 7° gezamenlijk strikt toe te zien op de belading van vrachtwagens, dat wil zeggen 'overbelading' tegengaan wegens veiligheidsrisico's en om de slijtage van het wegdek te beperken, maar ook een transportbeleid voeren met stimuli voor een betere afstemming van vraag en aanbod op elkaar om de beladingsgraad van de vrachtwagens te optimaliseren en een 'onderbelading' tegen te gaan (gemiddeld een derde van de vrachtwagens rijdt leeg rond);
- 8° eveneens een gezamenlijke procedure en routeplanning op te stellen voor vormen van uitzonderlijk vervoer (waarbij de Dienst Uitzonderlijk Vervoer nauw samenwerkt met de diverse wegbeheerders);
- ten aanzien van de Europese Commissie de problematiek van zwaar vrachtvervoer over de weg en doorgaand zwaar vrachtvervoer door woon- en leefkernen duidelijk aan de orde te stellen met als doel:
 - 1° dat zo veel mogelijk maatregelen worden uitgewerkt voor alle lidstaten ter bescherming van de bewoners, van de zwakke en de andere weggebruikers;
 - 2° de discussie te openen over wegvervoer over lange afstanden in het algemeen en de keuze voor de vrachtwagen in plaats van het spoor of het binnenschip in het bijzonder;
- in het kader van overleg en communicatie, deze problematiek zo snel mogelijk te bespreken met de vertegenwoordigers van organisaties en federaties van het vrachtvervoer.

Eloi GLORIEUX

Rudi DAEMS
